

# BANGLADESH-BHUTAN-INDIA-NEPAL MULTI-MODAL CONNECTIVITY IN THE SUB-REGION (M-CONNECT)



Joining Dots • Connecting People • Shared Prosperity

## बीबीआईएन मोटर वाहन समझौता कार्यान्वयन संबंधी चिंताएं और उपलब्ध सुरक्षा उपाय

एशियाई विकास बैंक (एडीबी) के सहायता से बांग्लादेश, भूटान, भारत और नेपाल (बीबीआईएन) ने जून 2015 में एक मोटर वाहन समझौते (एमभीए) पर हस्ताक्षर किए. इसका उद्देश्य उनके बीच सीमाओं के पार यात्री और मालवाहक वाहनों की आवाजाही को सक्षम करना है. इस समझौता का उद्देश्य व्यापार और आर्थिक सहायता के साथ-साथ चार देशों को करीब लाने और बीबीआईएन उप-क्षेत्र का एकीकरण है.

बीबीआईएन फ्रेमवर्क समझौते पर 2015 में हस्ताक्षर किए गए थे, जिसपर बांग्लादेश, भारत और नेपाल समझौते की पुष्टि की, भूटान ने पर्यावरणीय कारणों से इसका समर्थन नहीं किया. भूटान ने हालाँकि बांग्लादेश, भारत और नेपाल के बीच समझौते को लागू करने के लिए अपनी सहमति दे दी. वर्तमान में, सदस्य देश यात्रियों और कार्गो वाहनों के लिए प्रोटोकॉल लागू करने पर बातचीत कर रहे हैं. प्रोटोकॉल पर हस्ताक्षर होने के बाद, एमभीए लागू किया जाएगा.

साथ ही साथ यह भी विदित है कि इस समझौते के लागू नहीं होने के और भी बहुत सारे कारण हैं, जिसमें लोगों के अंदर कई सारी गलत धारणाएँ प्रमुख हैं. यह दस्तावेज़ उन गलत धारणाओं को कम करने के दिशा में एक कदम है.

चिंताएं	सुरक्षा
<p>क) चार देशों का समझौता तीन देशों के बीच कैसे लागू हो सकता है?</p>	<p>भूटान सरकार, जिसने बीबीआईएन एमभीए का समर्थन वर्तमान में रोक दिया है, उसने तीन अन्य देशों के बीच समझौता को लागू करने के लिए सहमति दी है, और विश्वास दिलाया है की भूटान बाद में शामिल हो जाएगा. फरवरी 2020 में आयोजित बीबीआईएन एमभीए की आखिरी बैठक में, सदस्य देशों ने चर्चा की और समझौता ज्ञापन (एमओयू) को लागू करने के लिए तीन देशों ने अपनी सहमति जताई. इस एमओयू पर हस्ताक्षर करने से समझौते को लागू करने में मदद मिलेगी.</p>
<p>ख) बीबीआईएन एमभीए का कार्यान्वयन से सबसे बड़ा लाभार्थी कौन होगा?</p>	<p>इस उप-क्षेत्र में वाहनों का निर्बाध प्रवाह से तीनों देशों में रोजगार सहित व्यापारीक लागत कम होगा, साथ ही साथ सीमा पार व्यापार बढ़ाने और आर्थिक विकास में योगदान करेगा.</p>
<p>ग) जब एक देश के वाहन अन्य देशों में प्रवेश करेगी उस समय यात्री और कार्गो के परमिट जारी करने के लिए कौन प्राधिकरण सक्षम होगा?</p>	<p>बीबीआईएन एमभीए में उल्लेख है कि प्रत्येक देश परमिट के लिए सक्षम प्राधिकारी निर्णय करेगी और अन्य देशों को सूचित करेगी (एमभीए के अनुच्छेद III के पैरा 12).</p>
<p>घ) क्या एमभीए 'भू-बद्ध देश' को प्रभावित करेगा?</p>	<p>नहीं. एमभीए निर्दिष्ट करता है कि ये समझौता दूसरों देशों के अधिकारों और दायित्वों को प्रभावित नहीं करेगा (एमभीए के अनुच्छेद XIV के खंड 4).</p>
<p>ड) सबसे कम विकसित/ भू-बद्ध और तकनीकी रूप से पिछड़े देश यात्री और कार्गो वाहनों की आवाजाही के लिये ऑनलाइन निगरानी किस तरह करेगी?</p>	<p>'भारत और नेपाल के बीच' कार्गो ट्रैकिंग सिस्टम प्रारंभ किया जा रहा है तथा भारत और बांग्लादेश के बीच चर्चा में है. इस संदर्भ में ही बांग्लादेश ने एशिया में सीमा पार कागज रहित व्यापार की सुविधा और प्रशांत क्षेत्र (सीपीटीए) के लिए एक फ्रेमवर्क समझौते पर हस्ताक्षर किए हैं, जिसमें वाहन ट्रैकिंग की</p>

चिंताएं	सुरक्षा
	<p>व्यवस्था की जा रही है. इस तरह की पहल से यात्री और मालवाहक वाहनों की ऑनलाइन ट्रेकिंग में सुविधा होगी.</p>
<p>च) आर्थिक आकार और वाहन श्रेणियां कि क्षमता में बीबीआईएन एमभीए के हस्ताक्षरकर्ता में महत्वपूर्ण अंतर है. इस समस्या को एमभीए कैसे हल करेगी?</p>	<p>हस्ताक्षरकर्ताओं के बीच पहले के परामर्श के दौरान, यह सुझाव दिया गया है कि सभी प्रस्तावित भार श्रेणियों, जिनमें 7500 किलोग्राम से अधिक वर्ग के वाहन शामिल हैं, को सभी देशों में बुनियादी ढांचे की गुणवत्ता को पूरा करने के लिए बनाए रखा जा सकता है. बुनियादी ढांचे की बाधाओं के कारण वर्तमान सीमाओं को धुरा भार और वाहनों के आयामों को निर्दिष्ट करने वाले खंडों का उपयोग करके प्रबंधित किया जा सकता है और दिए गए परमिट की संख्या को सीमित किया गया है.</p>
<p>छ) पारस्परिक आधार पर वाहनों को परमिट जारी करना छोटे देशों के लिए मददगार नहीं हो सकता है, यह देखते हुए कि वे विकास के विभिन्न चरणों में हैं और उनकी अर्थव्यवस्था और बुनियादी ढांचे के मामले में समान आकार के नहीं हैं. एमभीए इस मुद्दे को कैसे हल करेगा?</p>	<p>पहले के परामर्श में, यह स्पष्ट किया गया है कि एमभीए का कार्यान्वयन मामूली रूप से शुरू होगा और यह प्रत्येक देश में क्षमता के विस्तार के साथ आगे बढ़ेगा. ऐसे निर्णय लेते समय रूचियाँ और छोटे देशों की क्षमता पर विचार किया जायेगा.</p>
<p>ज) वाहनों और चालक दल के सदस्यों के साथ क्या होगा यदि किसी अन्य सदस्य राज्य के क्षेत्र में पहले से ही वाहन की वैधता समाप्त हो जाती है?</p>	<p>यदि किसी वाहन द्वारा किसी यात्रा में 'परमिट' का उपयोग उसकी वैधता की समाप्ति से पहले किया गया था, तो पूर्ण होने तक परमिट वैध रहेगा. तथापि, इस मामले में, ऑपरेटर को एमभीए में अस्थायी प्रवेश प्रदान करने के लिए शर्तों का पालन करना होगा.</p>
<p>झ) बीबीआईएन एमवीए के कार्यान्वयन से छोटे देशों में अन्य देशों के वाहनों की बाढ़ आ जाएगी और पर्यावरण का क्षरण भी होगा.</p>	<p>बीबीआईएन एमवीए एक देश के वाहनों को दूसरे के क्षेत्रों में प्रवेश करने के लिए विशिष्ट संख्या में परमिट जारी करने का प्रावधान करता है. यह विशिष्ट मार्गों और भूमि सीमा शुल्क स्टेशनों को चुनने की अनुमति</p>

चिंताएं	सुरक्षा
<p>बीबीआईएन एमवीए इस मुद्दे को कैसे सुलझाएगा?</p>	<p>देता है, जिसमें निर्दिष्ट धुरी भार और वाहन के आयाम शामिल हैं. इसलिए, छोटे देशों के दूसरे देशों के वाहनों से बाढ़ आने की संभावना कम से कम है. इसके अलावा, चूंकि प्रत्येक देश दी गई संख्या में वाहनों को अनुमति देगा, इसलिए पर्यावरणीय प्रभाव की आसानी से निगरानी की जा सकती है. स्वच्छ ईंधन के उपयोग की दिशा में उचित कदम उठाकर स्थिति में और सुधार किया जा सकता है.</p>
<p>ज) क्या मोटर देयता बीमा के लिए बीबीआईएन एमवीए में प्रावधान हैं?</p>	<p>हां, बीबीआईएन एमवीए के अनुच्छेद XI में स्पष्ट रूप से उल्लेख किया गया है. पंजीकृत बीमा कंपनी सभी देशों में गैर-नियमित वाहन में तीसरे पक्ष के नुकसान के खिलाफ देयता सुनिश्चित करेंगे. साथ ही साथ, नियमित यात्री और मालवाहक वाहनों के लिए एक व्यापक बीमा पॉलिसी होगी.</p>
<p>ट) क्या बीबीआईएन एमवीए में अन्य देशों के क्षेत्रों में चलने वाले एक देश के वाहनों के कारण होने वाली दुर्घटनाओं के कारण किसी तीसरे पक्ष को बीमा/मुआवजे का प्रावधान है?</p>	<p>हां. यह समझौता किसी दुर्घटना के मामले में जिससे किसी तीसरे व्यक्ति को नुकसान होता है, बीमा/मुआवजा प्रदान करता है. इस संदर्भ में परिवहन ऑपरेटरों या वाहन के मालिक की देयता होती है. क्षति से पीड़ित व्यक्ति, मेजबान देश में अपने प्रतिनिधि कार्यालय या बीमा कंपनी के माध्यम से, अपने देश में, ऑपरेटर या मालिक की मोटर वाहन देयता, जैसा भी मामला हो, के बीमाकर्ता से मुआवजे का दावा करने का हकदार है.</p>
<p>ठ) हमें कैसे पता चलेगा कि किसी दूसरे देश के क्षेत्र में चलने वाले देश के वाहनों का थर्ड-पार्टी बीमा है या नहीं?</p>	<p>समझौते में परिवहन ऑपरेटरों को हर समय समझौते के तहत चलने वाले वाहन पर वैध बीमा कवर के साक्ष्य प्रदर्शित करने की आवश्यकता होती है.</p>

चिंताएं	सुरक्षा
<p>ड) क्या बीबीआईएन एमभीए नियमित और गैर-नियमित यात्री परिवहन वाहनों का अस्थायी प्रवेश प्रदान करता है? यदि हां, तो अस्थायी प्रवेश के लिए कौन से दस्तावेज आवश्यक हैं?</p>	<p>हां. बीबीआईएन एमभीए एक देश के वाहनों के दूसरे देश के क्षेत्र में अस्थायी प्रवेश की अनुमति देता है. अस्थायी प्रवेश के लिए वाहनों के गृह देश में सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किए गए एक दस्तावेज को ले जाना आवश्यक है, जिसमें परमिट नंबर और तारीख, परमिट की वैधता की अवधि, वाहन के पंजीकरण का देश, वाहन का पंजीकरण नंबर, प्रवेश और निकास के बिंदु, इत्यादी शामिल है.</p>
<p>ढ) यदि परिवहन ऑपरेटरों द्वारा समझौते की शर्तों का उल्लंघन किया जाता है तो क्या होगा?</p>	<p>परिवहन ऑपरेटरों द्वारा समझौते की शर्तों के किसी भी उल्लंघन के मामले में, मेजबान देश के सीमा शुल्क प्राधिकरण अधिकृत ऑपरेटर या वाहन के मालिक या परमिट धारक को अनुबंध के अनुसार एक निर्दिष्ट और सहमत राशि की वसूली के लिए नोटिस जारी करेगा.</p> <p>समझौते के लिए यह भी आवश्यक है कि यदि कोई अधिकृत ऑपरेटर या वाहन का मालिक या परमिट धारक एक निश्चित अवधि के भीतर नोटिस में निर्दिष्ट राशि का भुगतान करने में विफल रहता है, तो उक्त प्राधिकरण मेजबान देश के सीमा शुल्क प्राधिकरण की माध्यम से प्राप्त करेगा.</p>
<p>ण) समझौते में शामिल नहीं किए गए मुद्दों के लिए, किसके कानून लागू होंगे?</p>	<p>हालांकि यात्री और मालवाहक वाहनों की आवाजाही समझौते में किए गए प्रावधानों द्वारा निर्देशित होगी, ऐसे क्षेत्र हैं जहां राष्ट्रीय कानून लागू होंगे (किसी भी मामले पर जो स्पष्ट रूप से बीबीआईएन एमवीए द्वारा कवर नहीं किया गया है). इनमें टोल, वाहन का ब्रेकडाउन, माल और व्यक्ति की सीमा पार आवाजाही शामिल हैं.</p>

चिंताएं	सुरक्षा
त) क्या अनुबंध में अन्य देशों के क्षेत्रों में पड़े एक देश में पंजीकृत वाहनों की आवाजाही को ट्रैक करने का प्रावधान है?	हां. समझौते के अनुसार, कुशल वाहन ट्रैकिंग के लिए उपयुक्त सॉफ्टवेयर और हार्डवेयर के साथ अनुबंध करने वाले पक्ष जल्द से जल्द एक इलेक्ट्रॉनिक निगरानी मंच स्थापित करेंगे.
थ) क्या बीबीआईएन एमभीए में अन्य देशों के क्षेत्र में चलने के लिए एक देश में पंजीकृत कार्गो या यात्री वाहनों के चालक दल के सदस्यों को बदलने का कोई प्रावधान है?	भले ही बीबीआईएन एमभीए स्पष्ट रूप से इसका उल्लेख नहीं करता है परन्तु यह माना जाता है कि एक देश में पंजीकृत कार्गो या यात्री वाहनों के चालक दल के सदस्यों में परिवर्तन और अन्य देशों के क्षेत्र में चलने पर परिवहन ऑपरेटरों का विशेषाधिकार होगा. इस तरह के कदम से कोई तकनीकी समस्या पैदा नहीं होगी और उम्मीद है कि उससे एक देश के वाहनों को दूसरे देश में निर्बाध आवाजाही में सुविधा होगी.
द) यदि एक देश का वाहन दूसरे देशों के क्षेत्र में चलते समय दुर्घटनाग्रस्त या ब्रेकडाउन हो जाए तो क्या होगा?	समझौते में प्रावधान है कि मेजबान देश में दुर्घटना, खराब होने या वाहन की मरम्मत की स्थिति में, चालक दल या अधिकृत ऑपरेटर तुरंत स्थानीय कार्यालय को सूचित करेगा. इसके लिये निम्नलिखित प्रावधान हैं: क) मेजबान देश के कानून के अनुसार उचित कार्रवाई; ख) यात्रियों और चालक दल के सुरक्षित आवागमन के लिए वैकल्पिक व्यवस्था के लिए सहायता प्राप्त करना; तथा ग) यात्रियों और चालक दल के लिए आपातकालीन/आवश्यक चिकित्सा सहायता की व्यवस्था.

Support of



Knowledge Partner



Asian Development Bank